ALFA y OMEGA

"Yo soy el Alfa y la Omega; el principio y el fin de todas las cosas."
(Apocalipsis 1-8.)

..... Y así —en Él—
las aguas mudaron su color.

DANIEL NOVÁS TORRENTE,
Capitán de Corbeta.

—He llamado a usted porque necesito saber cómo y cuándo puede estar dispuesto el *Canarias* para hacer fuego con eficacia aceptable.

—Cuente V. S. con ello. No sé cómo; pero lo haremos.

—¿Medios que necesita?

—Carta blanca.

—Concedida.

El diálogo precedente tenía lugar un día de agosto de 1936, entre el capitán de navío don Francisco Moreno, jefe de la Flota Nacional y uno de sus oficiales.

Cualquiera que hubiese oído semejante cosa, se habría imaginado un *Canarias* bien equipado de material y de personal, falto solamente de unos ligeros detalles; pero la realidad era, precisamente, todo lo contrario. En otra época distinta hubiera parecido una locura realizar tales intentos; en aquella, no sabemos por qué, todo el mundo lo estimó como la cosa más natural y sencilla.

El *Canarias* no tenía artillería antiaérea, ni ametralladoras, ni efectos de ninguna especie, y si bien se hallaban montadas las torres portadoras de la artillería gruesa, solamente una de ellas podía moverse, porque en las otras faltaban piezas. No era esto lo peor; los cañones de las mencionadas torres no podían ser apuntados, ya que carecían hasta de un simple punto de mira. Los diferentes y complicados elementos de puntería, cálculo, transmisión y disparo que constituyen la dirección de tiro de un buque moderno, tardarían dos años en estar listos, y se hallaban en fabricación en otros puntos de la Península, que, por desgracia, permanecieron en poder del enemigo hasta la terminación de la guerra.

Los problemas que se planteaban para una rápida puesta en marcha del *Canarias*

abarcaban una extensión mucho más considerable; los servicios de electricidad, transmisiones, navegación, seguridad, etc., se hallaban incompletos; a pesar de todo, los asuntos referentes al material no eran los de mayor volumen.

Un crucero de 10.000 toneladas, como el nuestro, necesita 1.200 hombres, casi todos ellos especializados para manejar en combate infinidad de mecanismos heterogéneos, en cuyo funcionamiento no cabe el menor error. Es norma conocida de todos los marinos, que un buque recién terminado y dotado con profesionales, necesita un plazo de dieciocho meses para lograr su plena eficiencia. El *Canarias*, en agosto de 1936, no tenía ni un solo hombre de tripulación.

¿Carta blanca? Pues manos a la obra.

Lo primero que se precisa, antes de emprender una acción, es tener la "idea"; muchas vueltas, y más vueltas, dió la cabeza del oficial interlocutor del jefe de la Flota antes de hallarla: puntos de mira, alzas telescópicas, niveles, etc.; todo fué desfilando al cesto de los papeles; pero la Providencia, que, de un modo sobrenatural, se manifestó de nuestra parte en toda la contienda, quiso, a las veinticuatro horas, suministrar la idea fundamental: convertir una dirección de tiro de costa en otra de tipo naval, adaptada al calibre del *Canarias*.

Al día siguiente empezó la ejecución. Un cambio de impresiones tuvo lugar entre el director de la Factoría de Construcción Naval, un comandante de artillería de la Armada, recién llegado del frente de Madrid; un capitán de artillería del Ejército, muy conocedor del material de costa, y un teniente de navío. De tal reunión salió la firme convicción y el propósito de que la instalación sería terminada en treinta días.

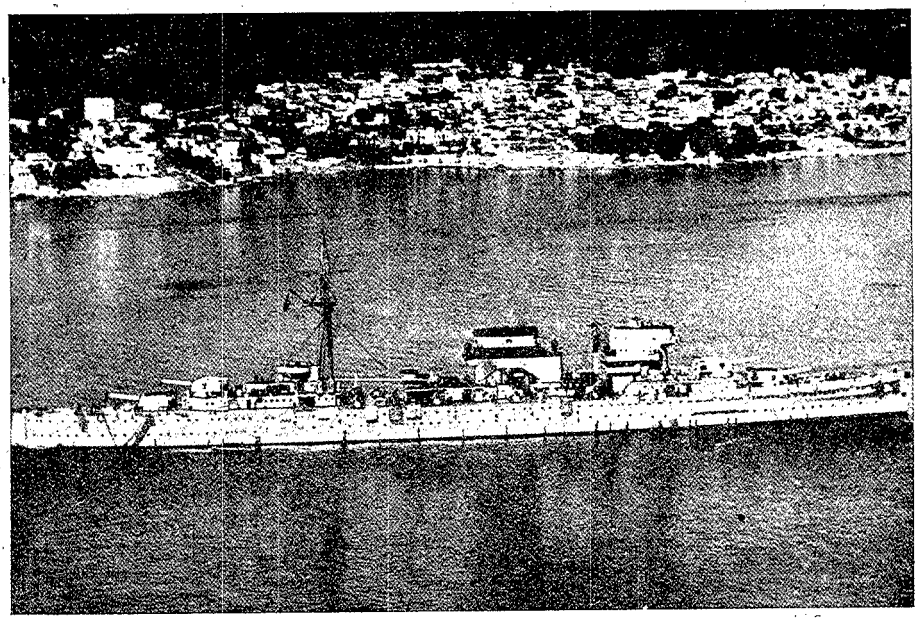
No bastaba realizar una labor industrial, y era preciso ejercer simultáneamente una acción orgánica que permitiese, en el mismo plazo, poseer una dotación perfectamente adiestrada; a este fin, don Francisco Moreno designó segundo comandante del buque a un capitán de corbeta ingeniero naval, en funciones interinas de comandante, reuniendo de esta forma en una sola mano las riendas de la industria y de la organización; otro capitán de corbeta fué nombrado como escalón inferior inmediato, y al teniente de navío aludido, encargado, con carácter transitorio, de la jefatura de Artillería.

En estas condiciones, la actividad empezó con una furia, que en el extranjero hubieran calificado de "super-española"; bien es verdad —un deber de justicia nos obliga a confesarlo— que la burocracia, por aquellos días, se hizo falangista, cogió un fusil y se fué al monte, abandonando sus libros, sus "conformes", "vistos" e "intervines"; lo que, a nuestro juicio, fué una de las causas determinantes del rendimiento alcanzado y una prueba de la acción milagrosa a que aludimos en párrafos anteriores.

El *Canarias*, que hasta entonces yacía en la dársena de Ferrol, con un silencio sepulcral en sus entrañas, sólo turbado por el gluglú de alguna burbuja que saliera de sus costados, se convirtió, de pronto, en un infierno. Cientos y cientos de operarios entraban y salían de a bordo, poniendo en función taladros, remachadoras, sopletes y todo género de máquinas de estruendo. Kilómetros de cable eran pasados varias veces desde la proa hasta la popa del buque, perforando sus mamparos. Con ritmo acelerado llegaban al costado del barco camiones y más camiones cargados de alzas, telémetros, calculadores y montañas de pequeños elementos. Un simple vale era suficiente para respaldar una entrega por valor de miles de duros; de unos talleres secundarios traían los piñones fabricados para una transmisión de receptores de elevación, en la cual la precisión era obtenida a costa del tamaño del

engranaje, tan descomunal, que espantaría a cualquier director de tiro que no viviese aquellos tiempos.

En medio de esta ruidosa actividad nos reuníamos con nuestro comandante para



plantear y resolver problemas; llegando a la conclusión de que, siendo la subdivisión del trabajo un principio que sustenta la eficacia del mismo, era vital la presencia a bordo del mayor número posible de oficiales. No resultaba cosa fácil conseguirlos, entre otras razones, porque no existían; ya que los pocos disponibles en la zona nacional se hallaban empleados en misiones de índole perentoria. Por añadidura, nuestro ángel tutelar, don Francisco Moreno, se encontraba de continuo en la mar dirigiendo las operaciones, y todo el mundo era algo escéptico de que el *Canarias* pudiera funcionar en treinta días. No obstante, el comandante obtuvo cuatro tenientes de navío, únicos con quienes se contó durante dos semanas. Como es natural, estos oficiales tenían que inspeccionar la puesta a punto de todos los servicios y adiestrar en ellos al personal que debía manejarlos; trabajo tan abrumador era incompatible con la guardia diaria, por lo que ésta fué encomendada al contador y al médico, que durante largo tiempo lucieron sendas golas.

La manera de obtener personal de marinería fué fácil; bastó un telefonazo a distintas provincias gallegas para que vinieran centurias enteras de falangistas voluntarios, que llegaban a bordo cantando los himnos románticamente enamorados de la mar y soñando con las aventuras que la ocasión brindaba a sus pocos años. Los había de todas las clases sociales y de todas las profesiones, desde el rudo pescador y el cargador del muelle hasta el universitario y el "niño pera". Casi todos eran

muy jóvenes, pero como conductores del conjunto venían hombres maduros que habían dejado el taller o la oficina para acudir al llamamiento de la Patria. Y todos, con una camaradería, alegría, optimismo y entusiasmo tan grandes, que sólo por haber compartido la emoción con ellos vale la pena de haber vivido la revolución.

Los muchachos de Ferrol respondieron, como es natural, con mayor intensidad que los de cualquier otro punto, y con ellos estaban los hijos de nuestros compañeros asesinados.

España, y en particular la Marina, nunca valorizará bastante la aportación de estos voluntarios para la victoria en la mar.

La manera de encuadrar todo este personal, para llevar a cabo una acción común, tiene su parte de interés. En el buque se disponía de un plan de organización interior certeramente concebido por los tres jefes que antes de la guerra se hallaban agregados a la comisión inspectora de su construcción. Cuando llegaba a bordo una centuria de voluntarios, era reunida a las diez de la noche, y sus componentes introducidos uno a uno en la cámara del buque, allí se anotaba su nombre y profesión, estimábamos a ojo su grado de robustez y, por medio de preguntas rápidas, de fácil psicotecnia, su facultad de percepción; adjudicándole, en consecuencia, un puesto de la organización, cuyo número y cometido figuraban en una tarjeta que se rellenaba sobre la marcha.

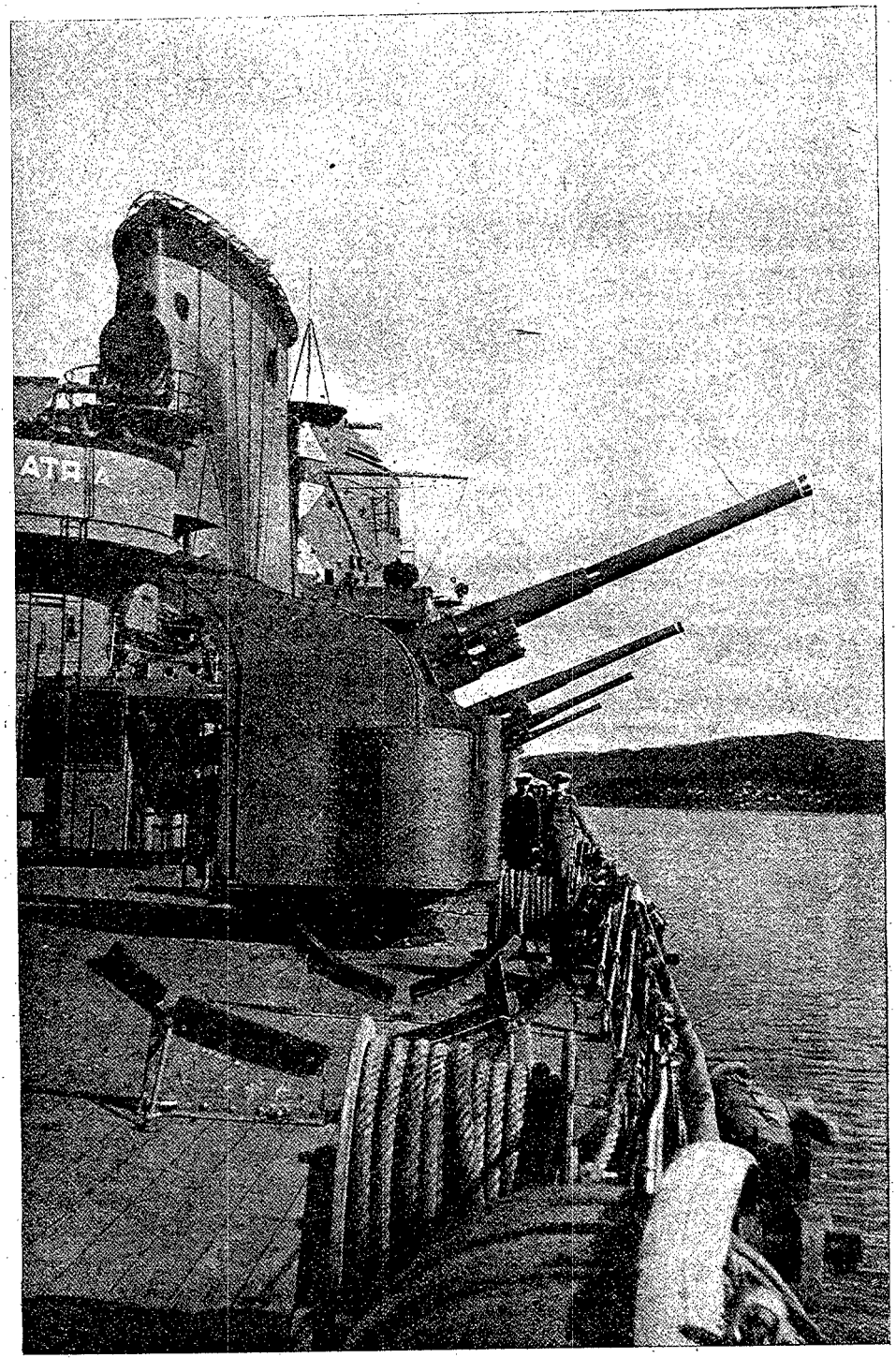
Toda esta maniobra duraba un par de minutos, y a continuación el individuo se iba sin saber dónde dormir ni a dónde ir, pero con la papeleta bien aprendida de que, al día siguiente, cuando los altavoces anunciasen "los individuos cuya tarjeta ponga torre A, vayan a la proa", era uno de los que debían asistir. En esta forma tuvimos clasificada en cinco días a toda la dotación, y pudieron empezar los adiestramientos.

Huelga decir que no había tiempo ni lugar para otra cosa. En la única torre con posibilidad de movimientos se realizaba de manera continua y cíclica el ejercicio de las dotaciones de todas las demás; así, en cuanto estas torres estuvieron a punto, contaron con su equipo de personal idóneo.

Cuantas cosas y prácticas existen a bordo de un buque de guerra normal, pero que no tienen relación con acciones de combate, estaban de más para nosotros: las limpiezas, el vestuario —que no existía—, el abandono de buque, los coys, el rancho, las libretas, etc., eran lujos superfluos; la primera vez que embarcó un segundo comandante, tuvo que rasgarse las vestiduras. Y es que para hacer milagros, es particularmente necesario discurrir por vías anormales.

El 28 de agosto fondeó en Ferrol el buque-escuela *Galatea*, que venía navegando a vela por el Atlántico desde el principio del Movimiento, y cuyo comandante supo salvar su barco para España del enemigo interior y del exterior, pues en su busca andaba gran parte de la escuadra roja. El *Galatea* traía a su bordo una promoción entera de guardiamarinas, muchos de los cuales quedaron incorporados al *Canarias*, donde brillantemente actuaron de oficiales, afinaron sus conocimientos y templaron sus espíritus, cursando la asignatura fundamental del oficial de la Armada: *la guerra*, que no puede aprenderse en las Escuelas Navales, por buenas que sean, y por mucho que se estudie en ellas.

El enemigo no nos dejó realizar el armamento del buque con tranquilidad, pues periódicamente venían desde Asturias aviones rojos para visitarnos. Uno de ellos apareció exactamente a las veinticuatro horas de haber recibido nuestras municiones procedentes de Cádiz, lo que tuvo lugar a mediados de agosto, y ya entonces pudimos darnos el gusto de "rechazar" el ataque con nuestra artillería de 203, si bien



manejada de forma algo pintoresca, pues todos los aparatos de dirección de tiro consistían en un teléfono, y los elementos de puntería aún no se hallaban dispuestos; pero estimamos a ojo una elevación adecuada para batir el blanco, y lanzamos varias salvas, que felizmente motivaron la espantada del enemigo, el cual fué a dejar caer su carga en las proximidades de Mondoñedo, al que quizá juzgaron menos defendido.

Algo debieron avisar los aviadores a su llegada, porque días después volvieron y lanzaron sobre el Arsenal una bomba gigantesca que habían preparado especialmente para nosotros en los talleres Corcho, de Santander; felizmente, el artefacto fué apuntado sobre el *Baleares,* cerca del cual cayó, obedeciendo tal confusión a la precaución del Mando, que, precisamente, nos había colocado en bahía y sustituído por el barco gemelo, en cuyo armamento todavía no se había pensado. Después del bombardeo, las radios enemigas anunciaron la destrucción del *Canarias,* sembrando entre sus propias filas una confusión que, como luego veremos, había de acarrearles consecuencias fatales.

Entre unas cosas y otras llegó el 13 de septiembre, fecha en que vimos coronados todos nuestros esfuerzos. El *Canarias* disponía de una completa dirección de tiro, con puntería centralizada y fuego giroscópico; dos torres directoras y circuitos dispuestos para fraccionar la artillería, en todas las combinaciones imaginables, para el caso seguro de vernos obligados a batir varios blancos; estaciones elementales, auxiliares de cálculo; estación principal —pomposamente llamada así, aunque era un viejo cacharro procedente de la Escuela de Tiro *Janer,* más elemental que todas las otras cosas elementales—; un sistema adicional improvisado, también de puntería central, nos permitió hacer tiro antiaéreo con las mismas torres de 203; en fin, teníamos los correctores perfectamente graduados y el conjunto minuciosamente alineado. Por añadidura, disponíamos de 1.200 hombres ejercitados y llenos de entusiasmo, con la idea de probar su destreza sobre el adversario. Y todo ello se había conseguido exactamente en treinta días.

Desde el punto de vista artillero, justo es calificar tales resultados como excepcionales, y reconocer la doctrina y capacidad de los cuatro oficiales especialistas en artillería, que, resolviendo complicadísimos problemas de índole técnica y orgánica, demostraron la cualidad superior de la Escuela de Tiro Naval *Janer,* y que merece, de hecho, como homenaje, el máximo lauro de eficacia docente.

Al siguiente día hubo lo que pudiéramos llamar "transmisión de poderes", pues llegaron a bordo un capitán de navío, designado para comandante; otro de fragata, que debía actuar de segundo, y un tercero de corbeta, que ejercería la jefatura de Artillería; por lo cual, con la ceremonia acostumbrada, recibieron sus cargos y cesamos en ellos los que hasta entonces tuvimos el mando interino.

Cada uno de los nuevos jefes tenía una característica interesante: el comandante era el hombre popular, cuya palabra encendida movilizaba los entusiasmos en un abrir y cerrar de ojos; el segundo fué el "primero" que se rasgó las vestiduras por causas de las deficiencias de los coys, conversador amenísimo, tenía pronta la palabra certera y del espesor adecuado; el jefe de Artillería esparcía optimismo por los cuatro puntos cardinales, no necesitaba poner el ojo para situar la bala, porque, al son de una canción original, ordenaba unas correcciones, que colocaban sobre el enemigo, no una bala, sino un diluvio de ellas, y esta afirmación es absolutamente real, porque cuantas veces —y fueron muchas— se presentó el enemigo ante sus cañones, no dejó de recibir impactos, y por eso el *Canarias* se halla oficialmente reconocido como campeón de tiro de la Flota Nacional durante la guerra.

Con los jefes mencionados embarcaron también el resto de los tenientes y alfé-

reces de navío que faltaban para completar el cuadro de Mando. La cámara de oficiales del *Canarias* tenía unos rasgos característicos que la diferenciaban profundamente del general que posee la de cualquier buque. Casi todos sus componentes eran "ilustres"; todos habían dado varias vueltas al mundo; los había ingenieros famosos, propietarios de grandes industrias, significados en ramas del deporte, notables en asuntos profesionales, etc.; además, entre todos juntos sumaban cientos de hijos. Todo ello producía algunas dificultades para llevar una conversación por cauces normales; era inútil hablar de arte o de finanzas, porque inmediatamente salía la persona o personas especializadas que abrumaban a los otros con su erudición. El carácter de la oficialidad, serio, puntual y exacto para el cumplimiento de sus deberes, imprimió un rasgo firme al buque. Así, no es de extrañar que el *Canarias,* en todos los órdenes, se hallase de "punta en blanco".

Del 15 al 20 de septiembre pasamos el tiempo en la mar haciendo pruebas de fuego y prácticas de todas clases. El 21 fondeamos en la bahía de Ferrol e izamos por primera vez, en nuestro mástil, la insignia del jefe de la Flota Nacional, contralmirante don Francisco Moreno Fernández.

Es lógico que después de haber presentado a los jefes y oficiales dediquemos una atención especial a la figura suprema del dominio de nuestros mares: el almirante Moreno, quien, después de una brillantísima actuación personal, en la conquista de la capital del Departamento de Ferrol, ejerció embarcado el mando de toda la Flota Nacional desde el primer día hasta el final de la contienda.

Nuestro almirante era especialista en Artillería y diplomado de la Escuela Superior de Guerra Naval, donde ejerció largo tiempo el cargo de profesor de Táctica; su experiencia en el manejo de escuadras nos era conocida de las maniobras de otros tiempos; la profundidad de sus conocimientos profesionales, históricos y de todo orden habían llegado a nosotros a través de sus trabajos y conferencias; su embarco a bordo produjo una fuerte sensación de confianza.

Particularmente, era de pocas palabras y dedicaba mucho más tiempo a pensar que a hablar. Su semblante era imperturbable, aun en las circunstancias más difíciles, pero cuando estaba contento por la acción de los buques, dibujaba una sonrisa paternal y dimanaba de su persona una fuerte simpatía, que era apreciada hasta por el último marinero de la Flota.

En especial, el *Canarias* era *su buque,* y a bordo se le tenía por *nuestro Almirante;* con él hubiéramos ido al fin del mundo, principalmente si llevaba el *casco milagroso;* era éste un gorro de aviación que el Almirante se ponía cuando hacía frío, y en el que los marineros descubrieron cualidades de buena suerte, por lo que algunas veces que andábamos buscando sin fortuna barcos apresables al enemigo, se planteaba temerosamente, de abajo arriba, a través de los distintos escalones jerárquicos, la conveniencia de sacar a relucir el casco que, siempre, con alborozo, se vió subir en manos del ayudante.

El hecho de habernos visto con el almirante Moreno envueltos, una y otra vez, en humo de pólvoras y espuma de bombas, conducidos por los mares que supo dominar por completo, hace que, cuantos han servido en la Escuadra, le consideren como la personificación del sacrificio, del esfuerzo y del entusiasmo que los combatientes del mar han puesto al servicio de la Patria.

Situación el 23 de septiembre.

Todos los mares de España se hallaban en poder del enemigo, que ejercía en ellos un dominio absoluto, con excepción del Cantábrico, donde nuestros valientes "bous", apoyados por el *España,* el *Cervera* y el *Velasco,* realizaban una acción "consentida", bloqueando los puertos de esta costa y apoyando las operaciones militares sobre Guipúzcoa.

Los rojos sacaron un amplio fruto de su poder en los mares del Sur. Algunas poblaciones mediterráneas, donde en los primeros momentos triunfaron nuestros partidarios, fueron reducidas por la presencia de los barcos de la república. Se permitieron, más tarde, realizar una operación de desembarco sobre Ibiza —que ocuparon— y Mallorca, cuyos heroicos defensores tuvieron la fortuna de rechazarlos. Bombardearon a placer Ceuta, Algeciras, Cádiz y cuantos sitios les vino en gana, y, finalmente, ejercieron un riguroso bloqueo de nuestros puertos del Sur, logrando la más absoluta incomunicación de la zona del norte de Africa.

La situación naval se refleja siempre en el campo internacional, y así, hasta los buques de las potencias más adictas se manifestaban furtivamente ante nuestros puertos, ya que siempre se hallaban éstos sometidos al ojo vigilante del enemigo. Y por la misma razón, casi toda la Marina mercante, salvo ligeras excepciones, pasó a poder del adversario.

El Mando Nacional se daba perfecta cuenta de la importancia que tenía la libertad de los mares, y de la imposibilidad de obtenerla por otros medios que no fueran buques; por eso, la primera vez que se estableció comunicación ferroviaria entre las zonas del Norte y del Sur, se hizo como primer transporte el envío de pólvoras y proyectiles, desde Cádiz, para el *Canarias.*

El 23 de septiembre, hallándonos fondeados en la bahía de Ferrol, vimos entrar, sucesivamente, al *España* y al *Cervera,* cosa rara, porque ambos buques solían venir a puerto el tiempo justo para hacer combustible, sin que jamás coincidieran en esta operación. Al atardecer del mismo día entraron, en línea de fila, todas nuestras escuadras de "bous", que, al pasar, hacían a la insignia el protocolario saludo a la voz. Un no sé qué de tristeza tenía este saludo, y es que aquello tomaba todo el aspecto de una retirada, y ésta destruía las ilusiones que nos habíamos hecho de dominadores del Cantábrico.

Efectivamente, los rojos, valorando con exactitud su poder, habían decidido poner punto a nuestras correrías en el Norte, con el envío de una escuadra compuesta por el acorazado *Jaime I* y los cruceros *Libertad* y *Cervantes,* acompañados por los destructores *Valdés, Lepanto, Escaño, Miranda, Díez* y *Císcar.* De esta forma, la diferencia de fuerzas era estimada por el gobierno de Madrid en un crucero y seis destructores; por lo que contaban con el aplastamiento definitivo de la Flota Nacional, que suponían integrada por el *España,* el *Cervera* y el *Velasco.*

Los rojos disponían de toda la documentación existente en el Ministerio de Marina, donde constaba con minuciosidad el estado en que se hallaba el *Canarias* el 18 de julio, y, por tanto, estaban convencidos de la imposibilidad de alistarlo en un plazo de dos años; además, por el informe de su aviación, lo creían destrozado.

En el Mediterráneo, dejaron el crucero *Méndez Núñez,* ocho destructores grandes, dos pequeños y doce submarinos; fuerzas más que suficientes para continuar, como

lo hicieron, con el estrecho bloqueo de todos nuestros puertos y con el control de aquellos mares.

En la tarde del 24, nuestro único hidro de exploración —tripulado por un comandante de artillería de la Armada— acusó la formación enemiga rumbo al Norte y a 200 millas de distancia de las costas gallegas.

El domingo entraba la flota roja en Gijón, descubriendo con ello sus fines; ese día el enemigo envió a Ferrol un avión de reconocimiento, el cual, según radio que descifra mos, acusó la presencia en dicha base de dos buques grandes nacionales y uno extranjero; este último, para su desgracia, era el *Canarias*.

La acción.

Uno de los elementos decisivos para la contienda era el transporte a la Península en breve plazo del núcleo de fuerzas militares situado en Africa; puede decirse que el futuro de España pendía exclusivamente de este hecho.

Las primeras tropas marroquíes que pasaron el Estrecho de Gibraltar, y determinaron la caída de Cádiz a nuestro favor, lo hicieron a bordo del *Churruca*, antes de que este buque sufriera la misma suerte que los demás.

El transporte verificado con posterioridad, por medio de aviones, fué de tan exiguo rendimiento, que más bien tuvo por fines una elevación de la moral, que un traslado serio de fuerzas bien pertrechadas.

El convoy de tropas y material realizado en 5 de agosto y llegado a buen fin por la protección de Dios y la heroicidad del *Dato*, fué el primer paso firme que se dió hacia la victoria (2.500 hombres).

El gobierno rojo, al fraccionar su Escuadra con el envío al Cantábrico de los buques más poderosos, nos dió la oportunidad de resolver un problema vital, si bien para ello era preciso, como previa condición, imponerse a las fuerzas todavía considerables que aún mantenían en el Estrecho.

El jefe de la Flota Nacional, almirante Moreno, concibió la operación en forma de un golpe de mano sobre los buques enemigos permanentemente destacados en el Estrecho; de esta manera, abierto al paso, aunque sólo fuera por breve espacio de tiempo, se haría posible el traslado a la Península del grueso de fuerzas militares necesario para una acción decisiva.

La operación iba a ser realizada por los elementos más rápidos con que contábamos, esto es: el *Canarias* y el *Cervera*, los cuales deberían llegar antes del amanecer a las aguas previstas. El *Cervera* se quedaría en la boca occidental del Estrecho, mientras que el *Canarias* penetraría hacia el Mediterráneo; de esta forma, al romper el día, los buques enemigos que escapasen a este último, caerían bajo las garras del primero.

Efectivamente, el 27 de septiembre, a las 9,15 de la noche abandonamos la base; sometidos, cuantos constituíamos la dotación del buque, a la intensa emoción de partir para nuestra primera operación de gran estilo. Cuando salíamos por la boca del puerto vimos en tierra muchísimas explosiones, que si bien en principio las creíamos producidas por un ataque aéreo, luego nos enteramos que eran motivadas por las bombas de "tres estallos" con que en Ferrol se festejaba entusiásticamente la

liberación de los héroes del Alcázar. Así, pues, nuestra primera salida no pudo tener lugar bajo mejores auspicios.

Sigilosamente, navegando sin una sola luz y a velocidad de 20 nudos, transcurrió aquella noche, donde actuaba por primera vez nuestro servicio de vigilancia, concebido con normas enteramente nuevas y que, tiempo más tarde, había de hacerse famoso por su eficacia.

Al siguiente día, fuera de la vista de costa, probamos el fuego de nuestra artillería a una distancia de 27 kilómetros; todos nos quedamos suspensos al observar el resultado: nuestra salva no tenía dispersión en dirección; preciso es confesar que una tal agrupación llegó a preocuparnos, porque podría dificultar la observación en alcance. Si algo del material puede justificar los notables resultados alcanzados por el fuego del *Canarias,* durante la contienda, es la pequeñez de su dispersión; lo que resalta sobre las cosas de cualquier otro orden.

A las cinco horas de la madrugada del día 29 DE SEPTIEMBRE DE 1936 se tocó a bordo zafarrancho de combate, hallándonos NS. con el Cabo Espartel. Media hora después, el puesto B anunciaba al puente de mando la presencia de un buque con luces apagadas en demora de 90 Er.; la sombra quedó por la popa, y resultó ser el destructor enemigo *Gravina,* que, como estaba previsto, fué a caer bajo el alcance de los cañones de nuestro compañero.

Lenta fué la amanecida. El cielo se hallaba completamente cubierto de espesos y grises nubarrones que sólo dejaban libre, en el horizonte, una estrechísima faja coloreada de amarillo por la luz difusa del sol naciente; así, pues, nosotros avanzábamos desde el lugar oscuro de la noche y debíamos ser prácticamente invisibles para los que se hallasen por nuestra proa.

A las 6,30 horas vibraron los teléfonos de órdenes de todos los puestos de dirección de tiro; el A, situado a 25 metros sobre el nivel del mar, acusaba en demora 10 Er. la presencia de un destructor sospechoso; todos los prismáticos del buque se orientaron en aquella dirección. Efectivamente, como en un teatro, entre el color plomizo del mar y las grises bambalinas de nubes, aparecía, sobre un fondo amarillo luminoso, el triangulito negro y recortado de un destructor que presenta la proa. Los indicadores de distancia acusaban 30 kilómetros.

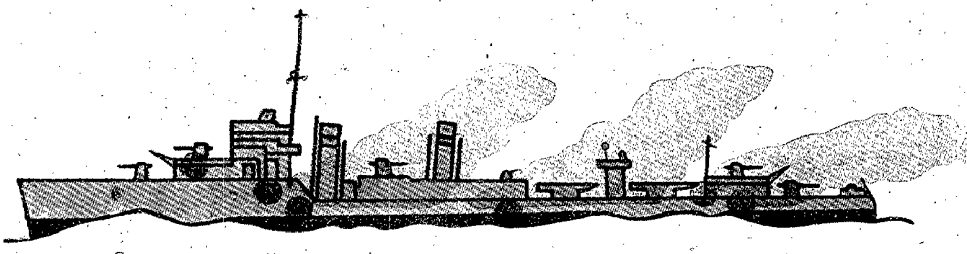
Segundos después giraban rápidamente las torres sobre el objetivo, y con la misma calma del ejercicio diario oímos el aviso telefónico: ¡atención!, ¡blanco!, ¡blanco!, ¡salva!;" contenemos todos la respiración —todavía nos poníamos ridículos palitos en la boca y protectores en los oídos—, y a continuación nos vemos sacudidos por el disparo de las torres de proa. Pasan segundos y segundos de atención suspensa, en los que resulta interminable la trayectoria, y durante los cuales cuantos turistas son ajenos al tiro preguntan veinte veces: "¿Ha visto usted los piques?"

Por fin, oímos los "claxons" avisadores de caída de la salva, y presenciamos con satisfacción una sola masa de columna de agua, en perfecto contraluz y con claras muestras de hallarse tras el blanco. En este momento los indicadores acusaban 23 kilómetros.

Esperamos los acontecimientos, porque aún teníamos la esperanza de una rendición lógica, pero no fué así; momentos después el buque enemigo comenzó a lanzar

densa humareda por sus chimeneas y orientó su proa a la costa de Málaga; nosotros hicimos un rumbo convergente, y comenzamos el tiro, que pudiéramos decir, "a dar".

A las 6,50, con distancia de veintiún kilómetros y ley de aproximación de 200 metros



por minuto, salía lo que realmente era nuestra primera salva, que resultó larga, y momentos después, la segunda descarga alcanzaba el blanco entre sus cañones de popa, observándose una llamarada vivísima, claramente indicadora de un incendio de pólvoras.

Hasta aquí, el adiestramiento de la dotación se mostró perfecto; pero a nuestra gente le faltaba la disciplina del entusiasmo, por lo que, al obtener el primer impacto, se armó tal algarabía de vivas y arribas, que, de un modo inexplicable, procedían hasta de los más recónditos compartimentos del barco, y que a duras penas podíamos refrenar todos los directores de tiro asomados a nuestros respectivos púlpitos.

Continuó el fuego con el grupo de cañones de proa, ya que, por tener lugar la acción en caza, se hallaba fuera de sector la batería de popa; en estas condiciones el blanco fué alcanzado repetidas veces, a pesar de ir envuelto en humo y practicar amplios zigzags. Por los teléfonos que nos ligaban a nuestro primer director de tiro, le oíamos aplicar certeramente, con arreglo a nuestros métodos de tiro, las correcciones precisas para mantener el centrado. Cuando a la mitad del fuego metimos a Br., por hallarnos ya en posición suficientemente avanzada, disparó por primera vez el grupo de popa, cuya salva de cuatro piezas produjo dos impactos, siendo entonces la distancia de 16 kilómetros y apreciándose, por medio de los anteojos de observación, que el enemigo llevaba en la proa las letras A. F., que le identificaban como el *Ferrándiz*. Todavía fué tocado entre el puente y la chimenea de proa, produciéndole un incendio de petróleo que envolvió casi todo el barco y que prácticamente lo inmovilizó. Otro impacto fué apreciado en el castillo, y, a continuación, se suspendió el fuego, acercándonos con prudencia para recoger supervivientes.

A las 7,45, el almirante Moreno comunicaba desde el *Canarias* al Mando Nacional: DESTRUÍDO DESTRUCTOR "FERRÁNDIZ".

Cuando llegamos a las proximidades del *A. F.* —estuvimos a 200 metros de él—, se hallaba completamente envuelto en llamas desde el puente hasta la popa; allí parecía que ardía todo, hasta lo más incombustible. Los tubos lanzatorpedos aparecían apuntados por su aleta de babor, indicando que pensaron utilizarlos. Continuamente se oían pequeñas explosiones de la cartuchería de ametralladoras, aumenta-

das, de vez en cuando, por otras cuyo motivo eran las municiones de mayor calibre; todas estas explosiones producían un diluvio de pequeños cascotes a nuestro alrededor. El *Ferrándiz* se hallaba ligeramente escorado a Er., y en su castillo había varias clases de pie, en actitud expectante...: era el Comité. Por su amura, y hasta el agua, tenía tapada la A. por un chorro de sangre. Sobre la defensa de la hélice de Br., y apoyado en el costado, se hallaba un individuo que no se atrevía a lanzarse al agua. Alrededor del buque se veía un bote y una balsa cargados de gente, y otros muchos hombres que nadaban. Sobre el conjunto volaba un hidro nacional. Tal era el cuadro.

En el *Canarias* todo el entusiasmo se había apagado; ni vivas, ni arribas; en el ánimo de nuestra dotación, tan española, pesaba, más que la victoria, el sentimiento de la pérdida de un buque y una dotación que debieron haber sido nuestros camaradas. A bordo, quien más, quien menos, musitó en aquellos momentos una oración por los que no pudieron o no quisieron sentir a España.

Nuestra exploración aérea acusó campo libre, y el *Canarias* paró, arriando sus escalas y un bote para recoger los náufragos, y como alguien hiciera presente al almirante Moreno la posibilidad de un peligro, éste contestó secamente: LA CABALLEROSIDAD SIEMPRE FUÉ DE LA MARINA ESPAÑOLA.

Los náufragos que nadaban alrededor de nuestro buque pedían auxilio al *España* y al *Cervera,* porque ninguno suponía la presencia del *Canarias* en el Estrecho. Recogimos 31 supervivientes, varios de los cuales tripulaban una balsa que conservamos como recuerdo. Cuando el trasatlántico *Koutubia* llegó al lugar del suceso y lanzó sus botes al agua, nos retiramos para continuar nuestra misión.

Estábamos ya a tres millas de distancia del *Ferrándiz,* cuando éste fué sacudido por una fuerte explosión que lo envolvió en una densa columna de humo blanco, tras la cual desapareció para siempre.

Así terminó el barco, que, al comenzar el Movimiento Nacional, era el campeón de tiro de las flotillas de destructores; demostrando ahora, como siempre, que las dotaciones más adiestradas no sirven para nada, si no son conducidas por oficiales competentes. Nuestra Marina no fué la primera, ni será la última, donde los subalternos se crean los depositarios de la eficacia, por creer que la "destreza" puede sustituir a la "inteligencia"; sin considerar que sólo funcionando armónicamente los individuos que personalizan aquellas cualidades, puede ser un cuerpo colectivo capaz de ejecutar acciones certeras.

Y por si puede servir de escarmiento, y para que se vea el contraste del buque nacional con el rojo, allá va el relato del fin del *Ferrándiz,* visto por un superviviente.

Pasaron muchos meses desde aquel 29 de septiembre de 1936, cuando un día, hallándonos ligeramente indispuestos a bordo del *Canarias,* nos encontramos ante un marinero enfermero voluntario, joven, y de aspecto bonachón, que resultó ser uno de los que salvamos aquel día. Se llamaba Mariano Ramón Box, y era de Murcia. Antes de entrar en el servicio militar ingresó en los exploradores; su jefe se hizo requeté y otros amigos falangistas; él tenía entonces dieciséis años, y siguió a sus camaradas. Poco antes de la guerra entró como voluntario en la Infantería de Marina de Cartagena, y, al comenzar el Movimiento, como desde allí no tenía posibilidades de pasar a nuestra zona, solicitó ir como marinero, ya que corría el

rumor de un próximo desembarco en la España Nacional, que favorecía sus planes. El 19 de septiembre fué destinado al *Ferrándiz*.

El 22 llegaron a la línea de Ceuta-Gibraltar, donde estuvieron siete días con la misión de detener barcos y bloquear nuestros puertos.

Fotografía tomada por un marinero desde el "Canarias". Al fondo, el "Ferrándiz", incendiado

En la tarde del 28 les dijeron que esa noche deberían extremar la vigilancia, porque de Madrid avisaban que iba a pasar para la Península un convoy muy importante. La noticia fué recibida con protestas, porque el *Churruca*, que debía haber venido a relevarlos, no llegó.

Antes de la diana del 29 tocaron zafarrancho de combate, y como todos los radiogramas recibidos a bordo, según disposiciones del Comité, tenían que ser comunicados a la dotación, se enteraron que el *Gravina* pedía auxilio, por ser atacado por un buque faccioso. El barco puso proa al Estrecho en medio del mayor entusiasmo, para hundir al "pirata *Cervera*". En esto se oyó una explosión enorme, y comenzó la desmoralización general: unos decían, "vamos por ellos"; otros, opinaban

que era una locura seguir; los más, estimaban que la salva recibida no podía ser del *Cervera,* dada la distancia a que se hallaban, y, los menos, suponían ser Gibraltar quien tiraba sobre ellos.

En medio de tanta confusión, un madrileño exaltado, situado en la plataforma del cañón 4 dirigía improperios al puente de mando, levantando su puño amenazador, que le fué arrancado de cuajo por efecto de la segunda salva; de ella dieron a bordo dos proyectiles, respectivamente, en los cañones núms. 4 y 5, que produjeron el incendio de todas las pólvoras almacenadas en las jarras de urgencia pertenecientes a ambas piezas y ocasionaron la muerte de todos los sirvientes, a excepción de Mariano; éste fué lanzado por la explosión desde la plataforma del cañón 4, y vino a dar con sus huesos en la cubierta a Er., mientras que, simultáneamente, caía sobre él una masa de cadáveres que le dejaron cubierto de sangre. Durante estos momentos, el incendio de las pólvoras semejaba un castillo de fuegos artificiales.

Mariano, bastante quebrantado, pudo, a duras penas, zafarse del montón de muertos, y fué a refugiarse en el soporte del cañón núm. 3; desde allí vió pasar a varios individuos malheridos y medio quemados; uno de éstos estaba hasta tal punto que, hallándose desnudo, parecía untado de betún, porque tan sólo se le veían los dientes.

Un cabo vino a pedir que le acompañase para poner en cubierta maderas y otros objetos que pudieran ser utilizados cuando el buque se fuera a pique; hallándose en esta operación cayó otra salva que hizo estallar a los bidones de gas-oil que la inexperiencia del mando rojo había hecho situar a las bandas del cañón antiaéreo, lo que produjo una enorme llamarada, que esparciéndose con el líquido por la cubierta, dejó al buque convertido en pura llama, desde la chimenea hasta la popa.

Los heridos se arrastraban en este incendio entre gritos y ayes, produciéndose un olor insoportable e inolvidable a carne quemada.

Mariano se fué entonces al castillo, donde se había refugiado todo el mundo, porque el fuego no había llegado a este lugar; desde allí se veía ya el *Canarias,* y al observar los fogonazos de sus disparos, gritaban, "¡salva!", a cuya voz todos se arrojaban al suelo. Una de estas veces el *Ferrándiz* fué alcanzado en la chimenea de proa, inflamándose el petróleo de un tanque, cuyas llamas y humo densísimo envolvieron el buque hasta la popa. El impacto mencionado puso, además, en función la sirena, la cual, produciendo un silbo continuo e infernal, impedía entenderse y contribuía al aspecto terrorífico de la escena.

Otra granada hizo explosión en el antesollado, bajo el puente, lugar donde se hallaba la enfermería de combate, y en el que se produjeron bajas y otro incendio, por lo cual, cuantos se encontraban en el sollado, y quisieron salir de él, tuvieron que hacerlo a través del fuego.

En este momento empezaron a tomar caracteres graves las manifestaciones a favor de izar bandera blanca; pero los del Comité, pistola en ristre, y apoyados por los más exaltados, se impusieron a los promotores, alegando que si caían en poder de los "facciosos" serían fusilados.

Como el *Canarias* se fuera acercando, un contramaestre gritó: "¡Vamos a los torpedos!"; algunos se fueron con él a través del humo, pero no volvió ninguno, a excepción del mencionado contramaestre, que regresó herido.

Al caer una nueva salva, vino a dar un proyectil sobre el cañón núm. 2, destrozándolo, así como parte del puente, y causando muchísimas bajas, por haberse refugiado allí cuantos, por su estado, pudieron hacerlo.

Llegando a este punto, Mariano se aprovechó del desconcierto para lanzar al agua una balsa, porque antes todos los demás se oponían a ello. Algunos se tiraron al mar para ayudar a instalar los heridos en este salvavidas; pero un fogonero, muy rojo y muy bruto, al que los demás titulaban "Butifarra", quería la balsa para él solo; pretendiendo, con un remo, golpear en la cabeza a los heridos, con el fin de que no subieran.

El propio Mariano fué arrojado de la mencionada balsa varias veces, pero tuvo la fortuna de agarrarse a una de sus abrazaderas.

Entablada discusión entre los tripulantes del salvavidas que deseaban ir al *Canarias*, y el "Butifarra" que opinaba lo contrario, éste optó por arrojarse al mar y dirigirse al buque francés que operaba el salvamento.

Sirva este relato como ejemplo histórico indiscutible del estado caótico al que es conducida una dotación cuando no está movida por un ideal puro y no se halla encuadrada por los mandos, que siempre garantizan la serenidad consciente y la decisión meditada.

Resultados tácticos.

Si bien la desigualdad de las fuerzas en presencia no debía conducir a otros resultados que los obtenidos, conviene resaltar que la ejecución táctica fué perfecta.

Cada vez que los críticos navales enjuician acciones de este género, aplican principios y valores sobre la base de barcos normalmente armados y equipados: nosotros debemos remitir la opinión a la primera parte de este trabajo, por el que se apreciará, sin género de dudas, adonde llegan las cualidades de los españoles; nosotros mismos las desconocíamos hasta que la realidad hubo de ponerlas de manifiesto. Quede, pues, sentado, que en treinta días se armó un barco y se alistaron 1.200 hombres para manejarlo, que probaron su aptitud en un examen supremo.

Desde el punto de vista cinemático, el *Canarias* actuó únicamente a dos rumbos, facilitando, de esta forma, el funcionamiento de su artillería y elementos de cálculo, que no se vieron perturbados por grandes variaciones de la demora y de las leyes de aproximación.

Los resultados del tiro del *Canarias* pueden calificarse como de "concurso", si consideramos las dimensiones aparentes de un destructor visto a 21 kilómetros, pues el costado aparece sobre el horizonte cual si fuera un pelo.

El hecho de haber alcanzado el blanco a la segunda salva demuestra la eficacia de los telemetristas y las magníficas cualidades del director de tiro; este último no podía practicar la observación estereoscópica por carecer de un anteojo de la plástica adecuada para tales distancias, viéndose obligado a apreciar el sentido de los piques proyectados sobre una faja de casco del exiguo espesor antes citado, y en tales condiciones siempre fué perfecta la observación de todas las salvas.

La conservación del centrado es una prueba del funcionamiento de nuestra im-

provisada estación y de su manejo, sin errores por parte del numeroso personal, también improvisado, que la servía; mas si consideramos que el enemigo marchaba a la máxima velocidad y efectuaba continuos cambios de rumbo, que por la histeresis de la estación debían producir inevitables descentrados del tiro, forzoso es llegar a la conclusión de que éste fué dirigido con el mayor arte y la mejor técnica.

Si tenemos en cuenta que el *Ferrándiz* fué alcanzado repetidas veces, y que de una sola salva de cuatro piezas recibió dos impactos, hallaremos la prueba de que el tiro presentaba en alcance una dispersión muy pequeña; lo que obliga a rendir justo tributo a los oficiales que ajustaron la estación y a los apuntadores que, durante todo el fuego, mantuvieron en coincidencia exacta las agujas de sus receptores.

El *Canarias* disparó 20 salvas, con un total de 80 disparos, de los que 6 alcanzaron el blanco en los puntos que se indican en el adjunto esquema, que se halla comprobado, por lo que vimos desde a bordo —que figura en el parte de campaña rendido— y por las declaraciones del superviviente Mariano Ramón Box. En resumen: nuestro buque, en aquella ocasión, obtuvo 7,5 por 100 de blanco.

Wilson y otros autores, que estudiaron con detenimiento los resultados de diferentes combates navales, han apreciado que el tanto por 100 de blancos obtenidos permanece sensiblemente constante a través del tiempo; tal conclusión pudiera parecer extraña, porque es del dominio público el progreso gigantesco que ha experimentado la artillería y, muy principalmente, los elementos para dirigirla; sin embargo, a medida que sufrieron perfeccionamientos los sistemas, aumentaban en igual proporción las dificultades; por ejemplo, las velocidades de los buques, en progresión ascendente, introdujeron en cada época modalidades de combate caracterizadas por un aumento de las leyes de variación de la distancia, contra la anulación de las cuales se desgastaban los elementos de cálculo últimamente concebidos; por eso, según frase certera del capitán de fragata, Núñez: "El cañón no tiene más que un enemigo: las leyes. Contra las leyes luchan las direcciones de tiro."

Por otra parte, cada vez que fué conseguido un aumento en la precisión y exactitud del fuego, no se empleó éste en la obtención de mayores probabilidades de impacto, sino en la posibilidad de alcanzar desde más lejos. Por eso la Historia Naval es una cadena continua de encuentros a distancias cada vez mayores, en los que el tanto por 100 de blancos obtenidos se mantuvo siempre en las proximidades del 2,5.

Días después del hecho que tratamos llegó a bordo el teniente de navío Fernández de Córdova, marqués de Povar —que con posterioridad murió gloriosamente en el *Baleares*—, quien relató que hallándose el 29 de septiembre en el hospital de Gibraltar, a consecuencia de heridas recibidas en la toma de La Línea, fué despertado a las ocho de la mañana por unos amigos suyos, oficiales de la Marina inglesa, que habían presenciado desde el Peñón el encuentro con el *Ferrándiz*, y se mostraban entusiasmados de nuestro tiro y, principalmente, de que hubiéramos alcanzado el blanco a la segunda salva con una distancia de 20.000 yardas; Córdova, que conocía la situación del *Canarias* antes de la guerra, suponía, quizá, como los ingleses, que a bordo llevábamos una magnífica instalación extranjera, y su sorpresa no tuvo límites cuando vió nuestros pobres elementos manejados exclusivamente por españoles bisoños.

Necesidades de la guerra nos hicieron pasar por la mortificación de dejar correr

la bola, porque, en el campo rojo, cualquier cosa extraña valía más que una nacional, y hasta hemos tenido que oír, de algún marino de nuestro bando, las alabanzas prodigadas, en nuestras propias barbas, al extraordinario material extranjero con que contábamos.

Consecuencias estratégicas.

El primer fruto alcanzado por la victoria en el Estrecho, fué la apertura de éste a nuestro tráfico; de tal modo que, el mismo día de la acción, empezó el paso a la Península de fuerzas y material pertenecientes al Ejército de Africa, y el día siguiente, nosotros mismos y el *Cervera* transportamos elementos militares a Cádiz; así, cuando amarramos en este puerto, a las 0 horas de la mañana del 1, se habían trasladado a España, en el plazo de 72 horas, 12.000 hombres y todo el material necesario. Por añadidura, quedó levantado el bloqueo enemigo de todos nuestros puertos del Sur.

La sensación de agobio que produce un bloqueo próximo es bien conocida de quienes lo han sufrido. Cuando entramos en Ceuta para recoger nuestro transporte, vino a la cámara del *Canarias* un viejo oficial de la Guardia Civil, que había presenciado el encuentro desde el Hacho, y era emocionante ver a aquel patriota, con su cabeza completamente blanca y los ojos arrasados en lágrimas, decir que había comprendido lo que es el dominio del mar.

Cádiz, que siempre fué un pueblo eminentemente marinero, supo valorar con exactitud los hechos del *29 de septiembre de 1936*, y emitió un sello benéfico, donde, al pie de una silueta del *Canarias*, figuraba aquella fecha decisiva.

En la guerra por mar se lucha hasta conseguir la superioridad moral sobre el adversario, porque, una vez alcanzada, éste limita sus actuaciones a pequeñas correrías aseguradas por su exploración o por la oscuridad de la noche. El 29 de septiembre el *Canarias* consiguió la superioridad, como vamos a ver.

El día de los hechos el ministro de Defensa rojo dirige el siguiente radio al jefe de su Flota:

Presencia "Cervera" *Estrecho requiere salida esa Flota urgentemente. Rellene usted de combustible y carbón. Darán instrucciones.*

El mismo día, para remachar el clavo, y como muestra de la manera ineficaz con que funcionaba la información y coordinación de los ejércitos de los tres elementos, el jefe de la Flota roja recibe del Ejército del Norte la siguiente orden:

En este momento me comunica el gobernador civil de Vizcaya haber recibido orden telegráfica del ministro del Aire para que toda la Flota, a la mayor brevedad, atienda al aprovisionamiento de combustible y víveres para estar dispuesta, en el menor plazo posible, para salir en dirección al Estrecho, donde ha sido señalada la presencia de los buques piratas "Cervera" *y* "España" *que han hundido al* "Ferrándiz."

No encontramos documentación que atestigüe si, con motivo de las órdenes anteriores, salieron a la mar dos cruceros y seis destructores enemigos, porque, con haber encontrado innumerables papeles de toda la guerra que se refieren a la actuación roja antes y después del 29 de septiembre, da la casualidad de que, precisamente, los correspondientes a esta fecha son pocos y confusos, lo que debe atribuirse al disturbio

orgánico originado por el desastre imprevisto; sin embargo, por aquellos días recordamos haber oído que los buques salieron hacia el Sur, y cuando estaban en la mar, recibieron la información urgente que sigue:

De Ministro de Marina a jefe Flota.—Gibraltar, telegrama hoy en respuesta a otro mío, notifica buque cuyo tiro fué visto y acompaña al "Cervera", *es tipo idéntico al* "Canarias". *Afirma que desde ahora hasta..., del* "Baleares".

Ante la sorpresa sin límites producida por este aviso, que trataba de la presencia del *Canarias* en el Estrecho, tenemos entendido que la división enemiga dió media vuelta y regresó a su punto de partida; mientras que su jefe ponía un radio —que no pudimos hallar—, donde decía al ministro, poco más o menos, que debido a los engaños de que era víctima por parte de las informaciones falsas suministradas, estuvo a punto de ocurrirle a sus fuerzas una hecatombe, como le ocurrió al *Ferrándiz;* en consecuencia, afirmaba que no le daba la gana de bajar al Sur.

El Ministro contestó a esta actitud con el siguiente radio:

El Ministro da a la Flota cuantos informes tiene sobre situación de buques rebeldes, pero no puede dar aquellos que no tiene, sin que quepa atribuir a negligencia una imposibilidad establecida por falta de medios. Sabe el Ministro cuanto interés causa en todas las guerras la..., pero sabe también que sería la batalla no perdida de haber contado quien las pierde con una información exacta; muy difícil de obtener (faltan algunos grupos por interferencias)... rebeldes no permiten grandes sorpresas si se adoptan las precauciones indispensables. A estas reglas preventivas se ajustan los resultados rendidos, sobre los cuales no estoy pronto a recoger las críticas que se me formulan. En cuanto a las últimas palabras de su despacho, me inclino a creer que expresan defectuosamente su pensamiento, y que la Flota seguirá resuelta a realizar cuantos sacrificios se le pidan, en bien de la causa a la que con tanta abnegación se han comprometido sus dotaciones, y que, por tanto, no pondrán obstáculos a sacrificios, los cuales ahora corresponden al Estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo, después de haber desempeñado brillantemente la misión que se le confió en el Cantábrico.

A continuación, y para no quedar muy mal, el Ministro daba orden al jefe rojo de suspender la operación, porque "hasta la hora presente —y era la noche del 1— no está bien esclarecido cuanto se refiere a buques enemigos en el Estrecho"; pero el jefe de la Flota, en franca rebeldía, puso la siguiente comunicación:

A Ministro Marina.—Al descubrir desventura hundimiento "Ferrándiz", *elevo protesta en nombre de toda la Flota por displicente abandono y gravedad que representa entregar a una muerte segura a dotaciones heroicas; cuando, con la información aérea, pedida con insistencia y prometida sin resultado, se hubiese evitado sacrificio estéril.*

Eran demasiadas banderillas para el Ministro, por "político" que fuera, y las acusó de este modo:

Aunque la dignidad del cargo que ostento en el Gobierno de la República sería motivo bastante para no admitir la protesta que Vd., en nombre de la Flota, formula por el hundimiento del "Ferrándiz", *hay otra razón, mucho más poderosa, que me obliga a rechazarla con energía. Me refiero al reproche injusto que podía deducirse de su mensaje telegráfico para la fuerza aérea, que, con escasez de medios, que la*

coloca en terrible inferioridad, viene dando pruebas de maravilloso espíritu de sacrificio, demostrado por las bajas acarreadas. Conociendo con evento la situación en todos sus detalles, no se hubiera formulado ese juicio, que nació de sentimiento de dolor, que muy sinceramente comparte éste maculado por la injusticia.

Después de este radio se le ocurrió al Ministro poner otro muy suave al jefe de la Flota, "rogándole que fuera a Madrid para cambiar impresiones".

Cualquiera que lea hoy este radio sin estar en antecedentes, lo creería verdaderamente inofensivo; pero como por aquel entonces la política del "paseo" estaba de moda, el jefe rojo respondió así (fecha 2 octubre):

Por considerar que la Flota se halla en puerto que no ofrece seguridad y expuesta a contingencia de establecer contacto con enemigo, del que a estas horas no se sabe nada en concreto, le ruego encarecida y respetuosamente sea V. E. quien se traslade a ésta.

También el Ministro percibió peligro para su persona, y eludió el traslado con una disculpa correcta.

Finalmente, la presencia del "terrible" *Canarias* fué descubierta al jefe rojo por el Ministro (madrugada del día 3) en la siguiente forma, que es interesante subrayar:

Sanmartín, desde Málaga, comunica, 10 h. noche, que, según referencias, destructor inglés llegado allí, en combate día 29, intervinieron "Canarias y "Cervera"; *los cuales habían ya marchado del Estrecho, sin saber a dónde.*

Por lo que acabamos de transcribir queda demostrado, de forma que no deja lugar a dudas, que el *29 de septiembre de 1936* el *Canarias* hundió, con el *Ferrándiz*, toda la moral de la Escuadra roja.

En la tantas veces mencionada fecha se abrieron para España todos los mares, y si bien en ellos no ejercimos el dominio absoluto, en el sentido de anular por completo el tráfico que nutría al adversario, debe esto atribuirse a quienes artificiosamente nos negaron la beligerancia e hicieron posible, bajo enseñas teóricamente neutrales, el comercio con la sangre de nuestros camaradas.

Por lo demás, cuantas veces los buques enemigos se hallaron a la vista del nuestro, se encontraron abrumados bajo el peso de aquellas salvas que un día supieron, con técnica perfecta, borrar de la superficie de las aguas los escollos que la traición puso en el camino de España.

Epílogo.

Ciertamente que, por el sólo hecho del hundimiento del *Ferrándiz*, no puede adjudicarse a la dotación del *Canarias* el título de heroica ni de gloriosa; tampoco es ahora ocasión de estimar sus acciones, cuando durante largos meses se halló el buque, absolutamente solo, frente a la totalidad de la Flota enemiga; pero la historia positiva no se teje únicamente con elementos de aquel tipo: es la constancia del esfuerzo y del sacrificio, el cumplimiento diario del deber, lo que conduce a la eficiencia que se manifiesta sobre el adversario en una serie de operaciones victoriosas.

Nosotros, como Togo, creemos que, si bien el *Canarias* ha ido siempre conduci-

do por el cielo, sus triunfos en la guerra también se deben, en gran parte, al adiestramiento, entusiasmo y sólido espíritu que mostraron en todo momento los muchachos que se brindaron a dotarlo.

A ellos, cuyas glorias no tuvieron nunca una canción, les dedico este modesto trabajo, como expresión del cariño que me liga para siempre a cuantos compartieron las emociones de aquellos días inolvidables.